Die sibirische Eisenbahn.

Vortrag,

gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden

am 12. Oktober 1901

von

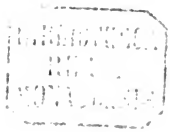
Dr. Sophus Ruge
Professor in Dresden.

Dresden
v. Zahn & Jaensch
1901.

Digitized by Google

BIBLIOTECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google



Eine der größten Unternehmungen, die dem Weltverkehr dienen sollen, geht ihrer Vollendung entgegen: Die sibirische Eisenbahn.

Diese Bahn wird, im Anschluß an die westeuropäischen Linien, zum ersten Male die alte Welt, nahezu in ihrer größten Breite, von Westen nach Osten, von Ozean zu Ozean durchschneiden. Zwar ist Nordamerika schon vor mehreren Dezennien mit einer solchen Bahn von Ozean zu Ozean vorangegangen; aber diese Linie war nicht so lang und die zu überwindenden Schwierigkeiten waren nicht so groß als im Russischen Reiche.

Es muß, um überhaupt den Plan einer solchen Durchquerung ganzer Erdteile zu fassen und einheitlich durchzuführen, vielleicht auch den ursprünglichen Entwurf nötigenfalls mit raschem Entschlusse ändern zu können, — es muß das weite, in Frage kommende Gebiet einem Staate angehören, einem Herrscher unterthan sein.

So war es in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, so ist es auch im Russischen Reiche. Und dieses Reich hat, abgesehen von dem über alle Erdteile verstreuten großen britischen Kolonialreich, die größte zusammenhängende Landfläche. Es ist doppelt so groß als das ganze chinesische Reich mit seinen Nebenländern in Hochasien, mehr als doppelt so groß als ganz Europa, oder die noch etwas kleineren Flächen der

Digitized by Google

Vereinigten Staaten in Nordamerika oder Brasiliens in Südamerika, während z. B. das Deutsche Reich 40 Mal kleiner ist. Nach einem schon vor 30 Jahren gemachten Vergleiche ist das Russische Reich so groß, wie die uns zugekehrte beleuchtete Seite des Vollmondes. Aber Rußland ist in dem verflossenen Menschenalter durch Landerwerb noch größer geworden, also gewissermaßen aus dem Vergleiche herausgewachsen.

Die Verhältnisse liegen jetzt so: Die Mondfläche beträgt rund 190000 Quadratmyriameter und das Russische Reich 224000.

Rußland ist zwar im Grunde ein ganz moderner Staat, der seine völlige politische Unabhängigkeit von mongolischer Oberherrschaft erst vor 400 und einigen Jahren gewonnen hat; und doch kann man aus seiner Geschichte erkennen, daß sein Landgebiet, fast ausnahmslos, unter jedem Herrscher seit 400 Jahren gewachsen ist. Die letzten Erwerbungen in Europa fallen ins Jahr 1878, in Asien (Merw) 1884, und wenn wir das wichtige von den Chinesen erworbene sogen. Pachtgebiet von Port Arthur hinzunehmen, ins Jahr 1898. Dies Gebiet ist um so wertvoller, als hier der wichtigste Zweig der sibirischen Eisenbahn am großen Ozean endigen soll und nicht, wie ursprünglich geplant war, in Wladiwostock. Dieses Pachtgebiet wird doch sicher von Rußland ebenso wenig wieder an China zurückgegeben, als Kiautschou deutscherseits.

Und ob die im vorjährigen chinesischen Kriege besetzte Mandschurei, durch die die Eisenbahn nach Port Arthur führen muß, je den Chinesen wieder ausgeliefert wird, muß auch bezweifelt werden.

Und nehmen wir den Gewinn der Mandschurei hinzu, dann reichen die Landerwerbungen Rußlands bis in die allerneueste Zeit.

Digitized by Google

Die Mandschurei allein hat aber fast die doppelte Größe des Deutschen Reiches und ist noch keineswegs in allen ihren Teilen erforscht und bekannt.

Aber während heutzutage die systematische Erforschung eines Landes mit ganz anderen Mitteln und viel rascher als in früherer Zeit durchgeführt werden kann, hat der russische Staat, im 17. Jahrhundert namentlich, seine Landeroberungen so rasch vollzogen und förmlich überstürzt, daß die Erforschung der weiten Räume nicht gleichen Schritt halten konnte, sondern um ein volles Jahrhundert nachhinkte.

Das Bedürfnis, die unermeßlichen nordasiatischen Landstrecken besser kennen zu lernen, empfand zuerst Peter der Große. Und die Erforschung Sibiriens, wie wir seine asiatischen Besitzungen kurzweg nennen wollen, wurde thatkräftig und erfolgreich von Peters Nachfolgern im ganzen 18. Jahrhundert fortgesetzt.

So konnten denn vor etwas über 100 Jahren, 1798, die allgemeinen geographischen Ephemeriden, die damals erste und einflußreichste aller geographischen Zeitschriften (I, 157) schreiben:

„So wie Rußland sich überhaupt als ein Phänomen zeigt, welches in Rücksicht seines schnellen Emporsteigens alle uns bekannten Staaten hinter sich zurückläßt; so übertrifft es gleichfalls die meisten kultivierten Reiche in den Anstrengungen, sich selbst genauer kennen zu lernen und die Geographie seines ungeheuren Gebiets in ein helleres Licht zu setzen."

Um nun die Bedeutung der großen sibirischen Bahn besser erkennen zu können, wird es zunächst sich empfehlen, einen raschen Überblick 1. über die territoriale Entwickelung des russischen Staates, namentlich nach Nordasien hinein zu gewinnen und daran 2. eine Schilderung, besonders der-

Digitized by Google

jenigen Landstriche zu knüpfen, die von der Eisenbahn berührt werden. Weiter werde ich 3. die Geschichte des Baues darlegen und die gegenwärtige Leistung der Eisenbahn schildern. Damit ist in wenig Worten der Gang meines Vortrags angedeutet.

I.

Die territoriale Entwickelung des russischen Staates beginnt am Ende des Mittelalters, am Ausgange des 15. Jahrhunderts, als Iwan III. 1480 das Mongolenjoch, das Rußland über 200 Jahre hatte tragen müssen, endlich für immer abschüttelte. Der Staat war noch rein kontinental und hatte eigentlich noch keine Meeresküste erreicht, weder an der Ostsee, noch an dem Schwarzen oder Kaspischen Meere. Nur das Weiße Meer stand dem Großfürsten zur Verfügung, als er 1496 seinen Gesandten Gregorius Ithoma in Begleitung des dänischen Gesandten David um Norwegen herum nach Dänemark sandte. Das Land der Moskowiter galt damals in Westeuropa kaum für ein europäisches Land, von dem man erst nach der Mitte des 16. Jahrhunderts eine annähernd richtige Vorstellung gewann.

Erst Iwan IV. (1533—84) nahm den Titel eines Zaren an. Er erreichte mit der Eroberung des Chanats von Astrachan 1554 das Kaspische Meer. Um dieselbe Zeit knüpften auch die Engländer die ersten Handelsbeziehungen mit Rußland über das Weiße Meer an, infolgedessen Archangelsk aufblühte. Unter Iwan wurde auch der Grund zu dem Besitz in Nordasien gelegt. Zwar hatten schon im 12. Jahrhundert Kaufleute von Nowgorod, das nie von den Mongolen unterworfen war, Streifzüge über den Ural bis zum Ob gemacht, aber ohne Absicht auf dauernde Eroberungen.

Digitized by Google

Das Vorspiel zu dem wirklichen Landerwerb in Nordasien bildeten auch unter Iwan IV. die Kolonisationen der angesehenen und mächtigen russischen Familie Stroganow, die zunächst an der Kama aufwärts drang und mit Genehmigung des Zaren schließlich bis zum Ural sich einen Landstrich dienstbar machte, der so groß wie Ost- und Westpreußen zusammen war. Sie gründete Niederlassungen, trieb Industrie und durfte durch bewaffnete Soldaten das Gebiet gegen die Angriffe wilder Horden schützen. So wurde nicht bloß die russische Herrschaft bis an den Ural ausgedehnt, sondern die Kolonisten bahnten sich auch die Wege durch die Pässe des Ural und durften auch noch jenseits des Gebirges neue Kolonien anlegen. Im Dienste der Stroganow drang dann der Kosakenhetman Jermak Timofejew mit seinen Reitern übers Gebirge in das tatarische Chanat am Irtysch vor, das seinen Sitz in Sibir, südlich von Tobolsk, hatte. Im Oktober 1581 nahm er die Hauptstadt mit Sturm. Der bisherige Herrscher, Kutschum Chan, floh in die südlichen Steppen — und damit war der einzige Staat in Nordasien, der bis zu einem gewissen Grade den Russen hätte Widerstand leisten können, niedergeworfen. Spätere Versuche einer Wiedergewinnung der Herrschaft blieben dem russischen Zaren gegenüber erfolglos. Das Chanat Sibir umfaßte den südlichen Teil des jetzigen Gouvernements Tobolsk und den nördlichen des Gouvernements Tomsk, ein Gebiet, das an Größe das Deutsche Reich übertraf und den besten Ackerboden Nordasiens besaß. Daher erhielt der russische Besitz in Nordasien, auch als er sich bis an den großen Ozean ausdehnte, den heute noch üblichen Namen Sibirien.

Die weitere Eroberung des Landes ging leicht von statten. Die Kosaken fanden zunächst dieselbe Natur des Landes, wie im europäischen Rußland: weite Ebenen, große schiffbare Ströme.

Digitized by Google

So zogen sie, mehr zu Boot, als zu Roß, ostwärts, von Flußthal zu Flußthal, vom Irtysch zum Ob, vom Ob zum Jenissei und weiter zum Gebiet der Lena. Die Richtung der Nebenflüsse begünstigte das rasche Vorwärtsdringen. Als geschickte Zimmerleute erbauten sie, nur mit der Axt, ihre Wohnhäuser oder legten kleine, durch Holzwerk befestigte Plätze an. Die Verbreitung geschätzter Pelztiere, die, je weiter nach Osten, immer zahlreicher wurden, führte sie immer weiter. Die kleinen und schwachen Jägerhorden beugten sich willig der Macht des Zaren und zahlten ihren Tribut (Jassak) in Pelzen.

Wie rasch die russische Herrschaft vordrang, lehrt die Gründung der Städte: Tobolsk 1586, Tomsk 1604, Jenisseisk 1629, Irkutsk 1632, Ochotsk 1647. Im Jahre 1646 beugten sich auch die Tschuktschen, und damit war das Ostende der Alten Welt erreicht, das bereits 2 Jahre später, 1648, umfahren wurde und heute den Namen des kühnen Entdeckers, Deschnew, trägt.

Etwas langsamer drang man in das südöstliche Bergland vor: 1652 wurde Irkutsk gegründet.

Schon 1643 hatten Kosaken den oberen Amur erreicht und wenige Jahre später unternahm es Jerofei Chabarow mit 150 Kosaken und 3 Kanonen das Amurgebiet zu bezwingen. Seine abenteuerlichen Züge stehen den Fahrten der spanischen Conquistadoren in Amerika keineswegs nach. In 2 Jahren unterwarf er den ganzen Amur, was solches Aufsehen machte, daß er zur persönlichen Berichterstattung 1654 zum Zaren nach Moskau befohlen wurde. Vier Jahre später wurde Nertschinsk gegründet. Aber der Besitz des nördlichen Amurlandes wurde den Russen durch die Mandschus streitig gemacht, und in dem unglücklichen Vertrage von Nertschinsk 1689 mußte das ganze Amurland den Chinesen wieder überlassen werden. Damit

Digitized by Google

ging der einzige, so wichtige Ausgang aus dem polaren Gebiet nach dem großen Ozean, nach einem der regelmäßigen Schiffahrt zugänglichen Meere auf lange Zeit, 170 Jahre, wieder verloren. Als es dann aber 1858 durch friedlichen Vertrag wieder gewonnen wurde, war es ein natürliches Gefühl der Anerkennung und Dankbarkeit für den ersten Eroberer Chabarow, daß man eine Stadt an der Einmündung des Ussuri in den Amur Chabarowsk taufte.

Da durch den Vertrag von Nertschinsk die weitere Ausdehnung nach Südosten versperrt war, so wandte sich der Strom der Abenteurer nun gegen Nordosten und Norden. Noch im 17. Jahrhundert wurden die an Zobeln reiche Halbinsel Kamtschatka und im Anfange des 18. Jahrhunderts die Inseln im Eismeer, Neusibirien, mit ihrem Reichtum an fossilem Elfenbein entdeckt.

Das geschah bereits unter der Regierung Peter des Großen. Auch erkannte dieser Zar, daß von Ochotsk aus die Verbindung mit Kamtschatka schneller und sicherer zur See als auf dem beschwerlichen Landwege hergestellt werden könne. Aber in Ochotsk gab's noch keine Schiffe. Also mußten Schweden, die im nordischen Kriege gefangen genommen worden und nach Sibirien verschickt waren, dazu behilflich sein. Heinrich Busch baute 1716 das erste Schiff. Peters Befehl lautete, sie sollten mit einigen Kosaken zur See Kamtschatka aufsuchen und nach Ochotsk zurückkehren. Diese Fahrt gelang 1717 und seitdem stand Ochotsk mit Kamtschatka in regelmäßigem Verkehr.

Da man die Fahrt Deschnews um das Nordostende Asiens in Petersburg nicht kannte, weil der Bericht des kühnen Seefahrers in Irkutsk liegen geblieben war, so mußte die Frage, ob man vom Eismeer in den Großen Ozean gelangen

Digitized by Google

könne, von neuem gelöst werden. 1719 wurden zwei Geodäten ausgeschickt, um die an das Südende von Kamtschatka sich anheftende Inselkette der Kurilen zu untersuchen und Erkundigungen über Japan einzuziehen. Auch wollte der Zar wissen, ob Asien irgendwo mit Amerika zusammenhänge. Der Ukas für die beiden Geodäten lautet lakonisch: Sie sollen alles ordentlich auf Karten bringen, nicht bloß Norden und Süden, sondern auch Osten und Westen."

Der Kaiser wußte also selbst nicht, daß man damals noch kein Mittel besaß, genaue Längenbestimmungen zu machen. Übrigens war der Auftrag auch so umfassend, daß er von den beiden Geodäten nicht mit einem Schlage erledigt werden konnte. Sie kamen auch nur zu den Kurilen.

Das Ergebnis befriedigte Peter nicht; nur kurze Zeit wurde er durch den Abschluß der Kämpfe mit Schweden abgehalten. In dem Kriege gewann er Livland, Esthland, Ingermannland und Karelien, wodurch Rußland endgültig festen Fuß an der Ostsee faßte. Durch den Krieg mit Persien fiel das Küstengebiet am Kaspischen See vom Terek bis nach Baku an Rußland. Aber schon 1724 gab „Der Kaiser aller Reußen", wie Peter sich seit 1721 nannte, dem Kapitän Vitus Bering, einem dänischen Seemann (1681—1741) den Befehl zu neuen Unternehmungen, die aber der Kaiser nicht mehr beginnen sah, denn er starb am 24. Januar 1725, während Bering erst am 5. Februar 1725 Petersburg verließ. Der Ukas enthält im befehlenden Infinitiv folgendes:

1. „In Kamtschatka oder sonst wo Schiffe bauen.

2. Damit nordwärts segeln an der unbekannten Küste, die vielleicht schon zu Amerika gehört.

3. Suchen, wo Amerika anfängt und dort bis zu irgend einer Stadt fahren, die einer europäischen Macht gehört, oder

Digitized by Google

von irgend einem Schiffe, wenn man eins trifft, erfahren, wie das Land heißt, an der Küste landen, alles aufschreiben, eine Karte zeichnen und zurückkehren."

Wie schwierig damals noch das Reisen in Sibirien war, geht daraus hervor, daß Bering erst nach 3 Jahren, also 1728, nach Kamtschatka kam.

Zwar gelang es ihm, die Ostspitze Asiens von Süden nach Norden und wieder zurück zu umsegeln; aber er hatte beidemal nicht das Glück, die gegenüberliegende amerikanische Küste zu sehen und zu erkennen, daß nur eine schmale Straße die Festlandsmassen der alten und neuen Welt trenne.

Erst 50 Jahre später stellte Cook auf seiner letzten Reise diese wichtige Thatsache fest und entwarf die erste richtige Karte der Beringsstraße.

Bering aber erbot sich zu einer zweiten Reise.

Unter der Kaiserin Anna (1730—40) wurden dann mehrere Forschungsexpeditionen ausgerüstet, die zwar nur für 5 Jahre geplant waren, aber über 10 Jahre dauerten und sowohl das Innere Sibiriens, als auch den nördlichen Küstensaum am Eismeer erforschen sollten. Während unter der Oberleitung von Bering im Innern hauptsächlich deutsche und französische Gelehrte thätig waren, fiel die mühsame Arbeit am Eismeer lediglich russischen Offizieren zu. Und so wurde denn auch nach manchem Opfer an Menschenleben soviel erreicht, daß man wenigstens in allgemeinen Umrissen eine Kenntnis von den ungeheuren Länderräumen gewann. Daß aber erst 1878 der leider vor kurzem verstorbene berühmte Nordenskjöld das ganze Eismeer zum ersten Male befahren und den Küstenverlauf richtiger gestellt hat, mag zeigen, wie schwierig noch vor 160 Jahren derartige Aufnahmen im Eismeere waren.

Es kann mit Stolz darauf hingewiesen werden, daß das

Digitized by Google

Hauptverdienſt, das ruſſiſche Aſien gründlicher erforſcht zu haben, den Deutſchen gebührt. Welch einer ſtattlichen Reihe von berühmten Namen begegnen wir in den 140 Jahren von 1730 bis 1870: Meſſerſchmidt, Gmelin, Steller, Pallas, Klaproth, Wrangell, Ledebur, Erman, Humboldt, Ehrenberg, Roſe, Helmerſon, Hoffmann, Schrenk, Middendorff, Radde, Schwartz, Kruſenſtern, Cotta.

Aber es bleibt trotz aller dieſer großartigen Anſtrengungen doch eine auffällige Thatſache, daß die Regierung in Petersburg noch bis 1844 nicht wußte, wo die Reichsgrenze gegen China nördlich vom Amur verlief. Hier hat Middendorff erſt auf einer kühnen Winterreiſe die ruſſiſche Grenze niedergelegt. Von der Gorbiza an, einem Zufluß der unteren Schilka, war gegen Oſten im Vertrage von Nertſchinsk 1689 die Grenze unbeſtimmt geblieben. Die Chineſen hatten zwar die Grenzzeichen von 3 zu 3 Jahren revidiert, aber die ihnen zugeſprochenen linken Zuflüſſe des Amur nur ſo weit beanſprucht, als ſie mit Böten zu befahren waren; die Ruſſen aber hatten ſeit jener Zeit von der Gorbiza an gegen Oſten gar keine Grenzpoſten errichtet. Die Jägervölker, dort nur ſpärlich vertreten, hatten ſtets ihren Jaſſak (Tribut an Fellen) nach Irkutsk eingeliefert, ohne daß man dort wußte, woher die Felle kamen. Rußland gewann durch Middendorffs Forſchung etwa 57000 qkm, d. h. einen Flächenraum faſt viermal ſo groß als das Königreich Sachſen (vgl. Karte 36 in Petermanns Mitteilungen 1856). Das wichtigſte dabei war, daß Rußland wieder im Amurgebiet, aus dem es 1689 verdrängt war, feſten Fuß faßte. Und als nun bald darauf Murawiew 1847 Gouverneur von Oſtſibirien wurde, erkannte er ſofort, daß ſein Verwaltungsgebiet ohne den Amur wertlos ſei. In ſeinem Auftrage drang das erſte ruſſiſche Schiff, die „Baikal“ unter Kapitän Newelsky 1849 von der

Digitized by Google

See her in den mächtigen Strom ein und im nächsten Jahre wurde an der Mündung die russische Flagge geheißt und Nikolajewsk gegründet. Noch vier Jahre später befuhr Murawiew mit einer russischen Flotte den Strom. Er hatte zwar die Chinesen von seiner Absicht in Kenntnis gesetzt, aber ihre Antwort, ob sie nichts dagegen hätten, nicht abgewartet. Russische Ansiedler setzten sich unter dem Schutze ihrer Regierung am Amur fest.

Die inneren Unruhen in China und der demütigende Krieg Chinas gegen England und Frankreich wurden von Rußland sehr geschickt benutzt, sich 1858 das ganze Land nördlich vom Amur und ebenso 1860 alles Land östlich vom Ussuri bis an die Koreanische Grenze abtreten zu lassen. Nun erst war ein brauchbarer Ausgang von Ostsibirien aus über ein schiffbares Meer gewonnen und der Urheber dieses höchst wichtigen Erfolges, Murawiew, wurde dafür in den Grafenstand erhoben.

Sein Verdienst war es, die Vorbedingungen für eine sibirische Eisenbahn geschaffen zu haben.

Daß man nach der Wiedergewinnung des Amurgebiets bald ähnliche Hoffnung in nicht zu ferner Zukunft hegte, sprach bereits 1858 Karl Andree, der verdienstvolle Begründer der Zeitschrift „Globus", in einem Vortrage: „Das Erwachen der Südsee" aus, worin er sagt: Das in vieler Beziehung wertvolle und zukunftreiche Sibirien besaß im Osten keinen Wasserweg zum Ozean. Ein solcher ist durch den Amur gewonnen."

Mit prophetischem Blicke fährt er fort: „Der Besitz des Amurs wird im Fortgange der Zeit jenen der ganzen Mandschurei und eines Teils von Nordchina nach sich ziehen und der Zar, dessen Thron an der Newa steht, wird auch eine pazifische Macht bilden.

Digitized by Google

Russische Stimmen haben uns jüngst versichert, daß die Weltbahn von Moskau durch Sibirien bis zur Amurmündung, eine große östliche Schlagader des Verkehrs, vollendet sein werde, bevor unser Jahrhundert in den Schoß der Zeiten hinabgerollt sei." (Geogr. Wanderungen, II. 329.)

Eine andere wichtige Vorbedingung für eine solche Eisenstraße war aber, daß sich in Sibirien schon ein geregelter, immer wachsender Verkehr allmählich entwickelt hatte, und die Vorbedingung dafür war wiederum, daß Sibirien eine seßhafte Bevölkerung gewann. Die einheimischen Hirten- und Jägerstämme konnten sich nicht verdichten; nur russische Einwanderung konnte im Laufe der Zeit von Einfluß werden.

Die Kolonisation der nutzbaren Gebiete durch den Ackerbau begann erst am Ende des 17. Jahrhunderts, also etwa am Anfange der Regierung Peter des Großen. Russische Bauern aus dem Gouvernement Perm erhielten dafür Privilegien, Ackergeräte, selbst Geld. Die Einwanderer gingen von Perm nach Werchoturje über den Ural, die Tura hinab an den Tobol und Irtysch, und von da zum Ob; sie schlugen also ziemlich denselben Weg ein, wie die kosakischen Eroberer. Sie folgten dem Laufe der schiffbaren Flüsse, auf denen sie immer weiter nach Osten kamen. Die permischen Bauern setzten sich in dem besten Gebiet zwischen den Tataren im Süden und den Ostjaken im Norden fest. Jene wichen immer mehr nach der kirgisischen Steppe, diese in die polare Tundra zurück.

Aber der Verkehr mit Europa war noch recht spärlich: nach Moskau alljährlich einmal. Nicht bloß die Kolonisten, sondern auch die Eingebornen mußten noch von Europa aus anfänglich mit Getreide versorgt werden.

Daß sich die verdrängten Stämme gelegentlich durch Raubeinfälle in das neue Ackerland zu rächen suchten, ist erklärlich.

Digitized by Google

Zum Schutz der Kolonisten mußten die Festungen Omsk, Jamyschewsk und Petropawlowsk und Städte wie Biisk, Semipalatinsk angelegt werden.

Manche Händler drangen bis über die Grenzen des Ackerbaues vor. Der Kaufmann Demidow fand 1723 im Altai zuerst Gold und begann drei Jahre später mit dem Bergbau. Aber schon 1747 nahm die Krone das ganze Gebirge in Besitz und der ergiebige Bergbau ist seitdem Krondomäne geblieben.

Der Reichtum an edlem Metall erwies sich später auch noch jenseit des Baikal sehr bedeutend. Der Bergbau verlangte viele Arbeiter, so wuchs neben der ackerbauenden auch die bergbauende Bevölkerung namentlich in den südlichen Teilen des asiatischen Besitzes rasch an.

Aber die Hauptwege im Lande wurden doch erst nach der zweiten Expedition Berings und durch Kosakenposten 1744 und 1745 zwischen Tobolsk und Tara am Irtysch, ferner auf dem Parallelwege zwischen Ischim und Omsk festgelegt. Erst unter der Kaiserin Katharina II. (1762—96) wurde die Jekaterinenburger Straße über den Ural gebaut. Der große Hauptweg lief nun von Omsk weiter über Tomsk nach Irkutsk und jenseit des Baikal weiter nach Tschita, Nertschinsk und Stretensk an der Schilka. Hier hörte der Landweg völlig auf, und man war auf den Wasserweg nach dem Amur angewiesen. Eine Abzweigung des Weges führte nach Kiachta.

Das war der große sibirische Trakt, die Hauptpulsader des Verkehrs für ganz Sibirien. Am leichtesten war noch trotz der großen Kälte der Schlittenverkehr im Winter. Von Tjumen, am östlichen Fuß des Ural, bis nach Stretensk beträgt die ganze Wegstrecke 4685 km; und diesen Raum legte der Kaufmann zu Schlitten in 30 Tagen zurück, d. h. täglich über

150 km. Waren brauchten natürlich viel längere Zeit. Daher bewegten sich ganze Wagenzüge auf dem sibirischen Trakt. Ein reisender Amerikaner berichtet uns, daß ihm 1885 an einem Tage 1445 beladene Frachtwagen begegnet seien. Der Güterverkehr auf dem sibirischen Trakt wuchs von Jahr zu Jahr.

Aber im Frühjahr und Herbst, wenn beim Schwinden des Schnees die Wege grundlos wurden oder das Eis die schiffbaren Flüsse wieder bedeckte, dann stockte der Verkehr wohl ganz.

Zunächst machte sich das Bedürfnis fühlbar, eine bessere Verbindung über das Uralgebirge vom europäischen Rußland zu schaffen, und so entstand die Eisenbahn von Perm wenigstens bis Tjumen, wo man einen schiffbaren Fluß zur Verfügung hatte. Die Weiterführung des Schienenweges nach Irkutsk wurde zwar geplant, aber der Plan schien doch noch nicht ausführbar. Man sah vorläufig noch davon ab.

Erst als General Annenkow die transkaspische Bahn seit 1880 von Krasnowodsk nach Merw und Buchara so überaus rasch ausgeführt hatte, wurde vor nun 10 Jahren, 1891, auch der Bau der sibirischen Bahn fest beschlossen und schon am 21. Mai 1891 that der jetzige russische Kaiser den ersten Spatenstich am östlichen Ende der Bahn, in dem eisfreien südlichsten russischen Hafen in der Mandschurei, in Wladiwostock.

Daß nach der durch den letzten chinesischen Krieg veränderten Weltlage Wladiwostock nur eine Zweigbahn zu der Hauptbahn erhalten wird, werde ich später noch zeigen.

II.

Zunächst müssen wir einen Blick auf die großen Länderstrecken werfen, durch welche die Eisenbahn geführt ist und geführt werden soll.

Digitized by Google

Das ganze russische Asien ist im Süden von hohen Schneebergen begrenzt, die zugleich auch die Grenze des chinesischen Reiches bilden. Dahinter dehnt sich das innerasiatische Hochland immer mächtiger und unzugänglicher empor. Ganz Sibirien aber erscheint nur als die Abdachung dieses Hochlandes bis zum Eismeer. Daher laufen die Hauptströme, Ob, Jenissei, Lena sämtlich nach Norden in ein fast immer von Eis versperrtes Polarmeer.

Nur der Amurstrom bildet eine Ausnahme. Er gehört bereits zu den Gewässern der östlichen Abdachung des innerasiatischen Hochlandes, ebenso wie der Hwangho und Yantsekiang.

Nach seiner Bodengestalt ist Westsibirien ein weit hingedehntes Flachland, Ostsibirien Berg- und Hügelland bis ans Eismeer. Die Grenze zwischen beiden Naturformen zeichnet uns der von Süden nach Norden gerichtete Lauf des Jenissei vor.

Die politische Einteilung ist der äußeren Erscheinung gefolgt. Westsibirien nimmt das Obgebiet ein und besteht aus den beiden Gouvernements Tobolsk und Tomsk, die wie die gleichnamigen Verwaltungsgebiete im europäischen Rußland einzeln von einem Gouverneur regiert werden.

Ostsibirien dagegen zerfällt in die beiden Gouvernements Jenisseisk und Irkutsk, sowie in die rein polare Provinz Jakutsk.

Solcher „Provinzen" giebt es auch noch drei östlich vom Baikal: Transbaikalien an den Quellflüssen des Amur, Amurprovinz nördlich vom Strom und Küstenprovinz am unteren Amur und östlich vom Ussuri. Sie bilden mit Kamtschatka und Sachalin zusammen das General-Gouvernement Amur.

In den Provinzen leben noch weniger russische Ansiedler. Die Gouvernements und Provinzen entsprechen etwa den Staaten und Territorien der nordamerikanischen Union.

Digitized by Google

Was nun zunächst Westsibirien betrifft, so nehmen die beiden Gouvernements Tobolsk und Tomsk zusammen einen Flächenraum ein (22553 qmyr) mehr als viermal so groß als das deutsche Reich. Tobolsk reicht im Norden bis ans Eismeer, Tomsk im Süden an den Altai. Der äußerste Norden hat wirtschaftlich keinen Wert, der äußerste Süden, der Altai, wird als Krondomäne verwaltet. Im Südosten grenzt Westsibirien an die gleichfalls ebenen Flächen der Kirgisensteppen, die politisch auch in Provinzen zerfallen, aber nur im äußersten Norden zwischen Petropawlowsk und Omsk von der Eisenbahn berührt werden.

Die weiten Ebenen Westsibiriens bestehen aus Alluvialboden, der sich nirgends über 120 m ü. M. erhebt (Dresden) und von dem Ob und Irtysch bewässert wird.

Das Altaigebirge, größer als das ganze Königreich Preußen (nämlich 4324 qmyr), nimmt wirtschaftlich eine Sonderstellung ein, die Erträge des Bergbaues auf Metalle und kostbare Steine fließen der Privatschatulle des Kaisers zu. Der hohe Altai besteht nicht aus Gebirgsketten, sondern bildet ein ungeheures Hochland mit Höhenrücken, die meist ostwestlich streichen. Der höchste Gipfel steigt 3500 m auf.

Nur die nördlichsten Ausläufer werden von der Eisenbahn berührt. Die weiten Ebenen Westsibiriens zerfallen von Süden nach Norden in 3 Zonen: Ackerbauzone, Wald und Polarsteppen oder Tundra, jenseit des 64° n. Br. Der Wald nimmt die größte Fläche ein, gegen Norden geht er in Gestrüpp und Zwerggebüsch über. Die Tundra nährt fast nur noch Moos und Flechten. In der Tiefe von 1 m ist der Boden beständig gefroren (Eisboden) und besteht abwechselnd aus Schichten von gefrorener Erde und Lehm und reinem Eis. Von der Gesamtfläche Westsibiriens ist etwa der vierte

Digitized by Google

Teil als Kulturland zu verwerten, nämlich 1500 qmyr im Altai, 3500 qmyr in der Ackerbauzone und 500 qmyr im Waldgebiet. Immerhin hat das russische Volk hier einen nutzbaren Flächenraum als Kolonialland vor sich und hat ihn bereits teilweise besetzt, der gerade so groß wie das deutsche Reich ist. Vom Altai kommt natürlich nur das Hügelland in Frage.

Das Klima ist rein kontinental; aber die mittleren Temperaturen stehen noch niedriger als im europäischen Rußland; auch fällt weniger Regen und im Winter weniger Schnee als in Rußland. Indes hat die Ackerbauzone doch noch eine mittlere Sommertemperatur von + 17,5° C. (= August 1901 in Dresden).

Daher ist die niedere Pflanzenwelt im allgemeinen noch wenig von der russischen verschieden. Die krautartigen Gewächse entwickeln Spielarten. Anders verhält es sich mit den Bäumen, auf die die strenge Winterkälte und die größere Trockenheit auch einen großen Einfluß ausüben. Die Eiche verschwindet unmittelbar am Ural, dann folgen Ulmen, Ahorn, Eschen und Apfelbäume ebenso. Von Laubbäumen bleiben Espen, Birken, Pappeln, Weiden, Linden. Aber der Wald besteht hauptsächlich aus Nadelholz.

Die Bevölkerung von Westsibirien betrug 1897 3 1/3 Millionen Einwohner, aber darunter befanden sich 92% Russen und nur 8% Eingeborene, hauptsächlich Tataren. Davon ist etwa die Hälfte ansässig, russifiziert und der russischen Kirche angehörig, die Hälfte nomadisiert und hängt dem Schamanismus an.

Die Dichtigkeit der Bevölkerung ist noch außerordentlich gering, sie kann daher recht gut noch einen starken Zuwachs ertragen. Während im deutschen Reiche durchschnittlich 100 Einwohner auf 1 qkm leben, kommen in Tobolsk nur 1,4 Ein-

Digitized by Google

wohner, in Tomsk 2,3 Einwohner auf 1 qkm. Im Waldgebiet tritt an Stelle der Tataren, die einen türkischen Dialekt reden, der Stamm der Wogulen und Ostjaken. Nur im Süden sind sie russifiziert und christlich.

In der Tundra lebten fast unberührt vom russischen Einfluß etwa 10000 Ostjaken und einige Samojeden.

Man ersieht daraus, alle Eingeborenen sind für die weitere Entwickelung völlig belanglos. Das ganze Gebiet, soweit es der Kultur zugänglich ist, wird in wenigen Jahrzehnten völlig russisch werden.

Wichtig für die Entwickelung des Ackerbaues ist es, daß wir in Westsibirien denselben fruchtbaren schwarzen Boden (Tschernosem) wie in Rußland finden und zwar reicht er nordwärts bis zum 57° nördl. Br. und nach Süden am Irtysch bis $50^1/_2$° nördl. Br.

Neben dem Ackerbau ist aber das Land auch wohl geeignet für Viehzucht. Das statistische Werk über Sibirien, das bei Gelegenheit der Weltausstellung in Chicago erschien, giebt darüber folgende vergleichende Daten. An Pferden kamen auf 100 Einwohner 63, d. h. für jeden erwachsenen Mann 2—3 Pferde. Sie dienen vor allem dem Transport. An Rindern gab's auf 100 Einwohner 52, an Schafen und Ziegen 85 und in der Tundra an Rentieren 600, d. h. also, auf jede Person entfielen 6 Rentiere.

Die größten Städte Westsibiriens sind Tomsk, 52000 Einw., Omsk 37000. Tomsk ist überhaupt die größte Stadt von ganz Sibirien, zugleich der geistige Mittelpunkt des russischen Lebens und hat seit 1888 sogar eine Universität. Leider führt die große Eisenbahn nicht unmittelbar an dieser Stadt vorbei; diese mußte vielmehr durch eine Zweigbahn von fast 100 km Länge mit der Hauptlinie verbunden werden.

Digitized by Google

Oſtſibirien in engerem Sinne, d. h. die beiden wichtigen Gouvernements, die auch für die Eiſenbahn allein in Frage kommen: Jeniſſeisk und Irkutsk, zeigt ſchon ein weſentlich anderes phyſiſches Gepräge. Es iſt das Stromgebiet des Jeniſſei und der oberen Lena, iſt ſechsmal ſo groß als das deutſche Reich (33000 qmyr) und reicht von den ſüdlichen Grenzgebirgen und dem Baikal bis ans Eismeer.

Die ſüdlichen Grenzgebirge erreichen eine Höhe von 2480 m und umſchließen auch mit zwei Ketten den langgeſtreckten Baikal. Baikal heißt reicher See, nämlich reich an Fiſchen. Da die Umgehung dieſes Sees dem Bahnbau die größten Hinderniſſe noch jetzt bereitet, ſo iſt es nötig, ihn noch näher ins Auge zu faſſen.

Dieſer größte Süßwaſſerſee Aſiens, der die wichtigſten Zuflüſſe des Jeniſſei in ſich aufnimmt, liegt tief eingebettet zwiſchen den hohen Ketten des Urgebirges als ein echter, aber rieſengroßer Alpenſee; denn ſeine Länge beträgt über 700 km, d. h. in der Luftlinie ſo lang wie von Dresden nach Venedig. Schon daraus wird erſichtlich, daß eine Umgehung des Sees in ſtrengem Sinne nicht möglich war, zumal er im ſüdlichſten Teile des Landes und die wichtigſte Stadt Oſtſibiriens, die Metropole des Handels, Irkutsk, in ſeiner Nähe liegt und unmöglich übergangen werden konnte. Der See hat nun zwar im Vergleich zu ſeiner beträchtlichen Länge nur eine geringe Breite, allein ſein Flächenraum übertrifft doch den des Königreichs Sachſen um mehr als das Doppelte.

Oſtſibirien iſt, ſoweit die Bahnlinie es durchzieht, ausſchließlich Gebirgsland; alſo der Bahnbau weſentlich ſchwieriger und zeitraubender als in Weſtſibirien, aber es iſt doch auch reich an wertvollen Mineralien: Metallen, beſonders Waſchgold, Kohlen und Graphit.

Digitized by Google

Auch Ostsibirien hat drei Kulturzonen wie Westsibirien, aber im einzelnen unterscheiden sich diese doch nicht unbedeutend.

Das eigentliche Ackerbauland umfaßt das ganze Gouvernement Irkutsk und die südlichen Distrikte von Jenisseisk; aber infolge der Gebirgsnatur des Landes ist nur die kleinere Hälfte der Fläche, im ganzen nur etwa 2500 qmyr verwertbar. Davon liegen auch noch 500 qmyr in dem Waldgebiet, das nahezu die Hälfte der beiden Gouvernements einnimmt, während nördlich davon die Tundra auch fast noch denselben Flächenraum beherrscht (13000 qmyr). Die klimatischen Verhältnisse sind noch weniger günstig als in Westsibirien, die mittlere Temperatur sinkt bereits unter Null, ist also noch kälter. Die fünf Monate der Vegetationszeit haben nur 14° C. Auch die Regenmenge ist geringer; im Sommer fallen nur 15 cm.

Wie ungünstig sich die klimatischen Verhältnisse im Gebirge gestalten, dafür wähle ich, um dies zu zeigen, die Beobachtungen in Kultuk. Der Ort liegt am Südende des Baikal, also unter gleicher nördlicher Breite mit Dresden, aber in einer Seehöhe von 488 m. Die mittlere Temperatur beträgt nur — 8° C., in Dresden dagegen mindestens ebenso viel Grade plus. Die fünf Sommermonate weisen in Kultuk nur 10,2° C. auf, was entschieden zu niedrig für den Ackerbau ist. Bei der niedrigen Wintertemperatur ist der See aber lange Monate mit Eis bedeckt und trotzt in seinem Eispanzer allen Versuchen, ihn durch Eisbrecher für die Überfahrt der Eisenbahnreisenden zugänglich zu machen.

Im Waldgebiet fällt etwas mehr Regen als im Süden, aber die mittleren Temperaturen sinken auf — 3° C. und zeigen auch in den 5 Sommermonaten nur 11° C.

Die Polartundra ist natürlich auch hier der Kultur

Digitized by Google

unzugänglich. Die Flora ändert sich östlich vom Jenissei merklich. Darauf hat schon der erste wissenschaftliche Botaniker, Prof. Gmelin, der mit Bering auf seiner zweiten Reise bis hierher vordrang, aufmerksam gemacht. Früher traf man östlich vom Jenissei auch einen viel größeren Reichtum an Pelztieren. Aber durch die rücksichtslose Jagd sind sie vernichtet und damit hat auch die russische Bevölkerung sich mehr und mehr wieder vom unteren Jenissei zurückgezogen.

Die Gesamtbevölkerung der beiden Gouvernements beläuft sich auf etwas über 1 Million Einwohner, darunter befinden sich 77% Russen und 23% Eingeborne. Die einheimischen Stämme fallen hier also auch schon mehr ins Gewicht als in Westsibirien. Sie gehören entweder zu den Mongolen oder zu der finnisch-tatarischen Gruppe.

Unter den Mongolen sind die Buriäten am zahlreichsten. Sie sind hier seit Tschingischans Zeiten ansäßig. Erst am Ende des 17. Jahrhunderts wurden sie nach langem Kampfe von den Russen unterworfen. Ihre Zahl beläuft sich auf 180000 Einwohner; sie leben ausschließlich in der Ackerbauzone, treiben aber vorwiegend Viehzucht. Etwa der fünfte Teil ist zum Christentum übergetreten und russifiziert, dagegen sind sie im Süden buddhistisch, im Norden schamanisch. Ihre Volkszahl wächst in gleichem Maße, wie die der eingewanderten Russen. Sie bieten also in dieser Beziehung eine andere ethnische Erscheinung, als die 20000 Tataren mit finnischer Sprache, die am Fuß der sajanischen Gebirge ansäßig, allmählich aussterben. Außerdem leben nomadisch im Waldgürtel und der Tundra noch einige Tausend Tungusen, Jakuten, Ostjaken und Samojeden. Die Hauptmasse der Bevölkerung drängt sich also in der südlichen Kulturzone, in den Thälern zusammen. Die größte Stadt, Irkutsk, zählt 51000 Einwohner.

Digitized by Google

Man hält dieselben Haustiere wie in Westsibirien; aber der Viehstand ist hier im Verhältnis zur Zahl der Bewohner noch stärker. Für Rindvieh und Kleinvieh geben die Buriäten den Ausschlag; für die größere Zahl der Pferde, nämlich 3 bis 4 auf jeden Erwachsenen, ist wohl das für den Verkehr schwierigere Gelände maßgebend gewesen. —

Die Landstriche, die wir bisher betrachtet haben, West- und Ostsibirien, sind, wenn auch in der Bodengestalt wesentlich verschieden, so doch durch ihre Bevölkerung einander ähnlich. Beide Gebiete sind seit mehreren Jahrhunderten russisches Kolonialland, wo die russische Bevölkerung dermaßen vorherrscht, daß die kleinen Reste einheimischer Stämme mit geringen Ausnahmen entweder verdrängt sind oder von den Russen aufgesogen werden. In West- und Ostsibirien besteht demnach Civilverwaltung, an der Spitze des Gouvernements steht ein Wirklicher Staatsrat.

Anders liegen die Verhältnisse östlich vom Baikal. Abgesehen von Transbaikalien, das ebenso lange wie Ostsibirien russisch ist, sind die Amurprovinz und das Küstenland neue Erwerbungen, die noch nicht 50 Jahre in russischen Händen sind. Es sind Grenzgebiete, die eine schärfere Überwachung verlangen. Diese Landesteile haben daher noch eine militärische Verwaltung, an der Spitze der Provinz steht ein Generalleutnant. Wenn nun der Flächenraum dieser Provinzen dem der sibirischen Gouvernements nachsteht, so darf man ihren Wert natürlich nicht danach bemessen wollen. Für unsern Zweck sind besonders diejenigen Landstriche ins Auge zu fassen, durch die der große Schienenweg der sibirischen Bahn führt. Hier ist der Hinweis genügend, daß die Länge der Bahnlinie östlich vom Baikal ziemlich ebenso lang ist als westlich. Aber nach den neuesten Änderungen in dem Plan des Bahnbaues, wonach der Haupt-

Digitized by Google

ſtrang durch die Mandſchurei ans Gelbe Meer geführt werden ſoll, werden wir auch die nominell jetzt noch den Chineſen gehörende Mandſchurei in allgemeinen Zügen zu ſchildern haben.

Alle dieſe Gebiete vereinigen ſich unter dem einen Geſichtspunkte, daß ſie faſt ganz zur öſtlichen Abdachung Hochaſiens gehören und ſich um einen Strom, den Amur, gruppieren. Auch hieraus leuchtet ſchon die Wichtigkeit dieſes Stromgebietes für Rußland ein.

Nur eine der erwähnten Landſchaften, und zwar Transbaikalien, macht inſofern eine Ausnahme, daß mitten durch das Land die Waſſerſcheide zwiſchen dem Eismeer und dem großen Ozean zieht, daß es teils zum Stromgebiet des Jeniſſei und der Lena, teils zu dem des Amurs gehört. Damit iſt für Transbaikalien aber auch der Charakter eines Übergangslandes, eines Durchgangsgebietes gegeben.

So konnte es denn auch nicht fehlen, daß der alte Landhandel Rußlands mit China ausſchließlich durch dies Gebiet führte, und daß auch die große Verkehrsader des ſibiriſchen Traktes hier endigen mußte.

Betrachten wir nun dieſe Landſchaften im Einzelnen.

Transbaikalien, 6125 qmyr, größer als das deutſche Reich, Belgien und die Niederlande zuſammen, iſt durchgehends Gebirgs- oder Hochland. Die Gebirgszüge ſind meiſt von WSO nach ONO gerichtet, was im allgemeinen dem Bahnbau günſtig iſt. Vereinzelt ſteigen an der Südgrenze Gipfel von mehr als 2000 m auf, aber im Innern tragen die Gebirge doch nur den Charakter von Mittelgebirgen, mit Höhen, die unſer Erzgebirge wenig überragen.

Kryſtalliniſche Geſteine walten vor, doch treten hier auch vulkaniſche Maſſen: Trachyt und Baſalt auf, und damit hängt dann der große Reichtum an Mineralquellen zuſammen.

Digitized by Google

Daneben aber giebt es berühmte Goldwäschen, auch silberhaltiges Blei, Kupfer, Zinn und Quecksilber.

Trotz seiner kontinentalen Lage ist das Land sehr gut bewässert. Die schönen südlichen Thäler eignen sich zur Kultur, auch wenn ihre Höhenlage über 500 m hinaufreicht. Die nördlichen rauheren Hochflächen, namentlich am oberen Witim, sind entschieden in dieser Beziehung ungünstiger. Trocken sind die südlichen Hochsteppen an der Grenze der Mongolei. Man schätzt das nutzbare Land etwa auf $^1/_3$ der Gesamtfläche.

Das Klima ist streng kontinental. Die mittlere Temperatur, $-2^3/_4{}^\circ$ C., kommt etwa derjenigen des Waldgebiets in Ostsibirien gleich. Dazu zeigt der kälteste Monat -28° C.; aber die für die Vegetationsperiode wichtigen Sommermonate haben mit $+17^\circ$ C. eine höhere Temperatur als in Ostsibirien. Demnach ist Ackerbau keineswegs ausgeschlossen. Die meisten Regen, 20 cm, fallen im Sommer.

Die Bevölkerung beläuft sich auf 664000; davon sind $^3/_4$ Russen und $^1/_4$ Eingeborene, namentlich Buriäten. Die Russen treiben mehr Ackerbau, die Buriäten mehr Viehzucht, namentlich Schafzucht. Die größte Stadt, Tschita, hat nur 14000 Einwohner; es wohnen hier überhaupt nur 5% der Bewohner in Städten.

Daß das ganze Land sich für Viehzucht recht gut eignet, ist daraus ersichtlich, daß auf 100 Einwohner 70 Pferde, über 100 Rinder und etwa 350 Schafe kommen.

Die Amurprovinz, auf der nördlichen Seite des mittleren Amur gelegen, hängt kaum mit Transbaikalien zusammen, sondern wird vorläufig noch durch die chinesische Mandschurei getrennt. Sie zeigt, obwohl mit Transbaikalien teilweise in demselben Stromgebiet gelegen, und auch noch nicht ans Meer reichend, wieder eine verschiedene Natur. Das Gebiet zählt

Digitized by Google

auf 4677 qmyr nur etwa 120000 Einwohner. Da es aber nach der Neuänderung des Planes von der Eisenbahn nicht durchzogen wird, so können wir füglich von einer näheren Betrachtung absehen. Die Gründe, warum man die ursprüngliche Absicht, die Bahn den Strom hinunter zu führen, aufgegeben hat, werde ich später noch anzugeben haben.

Die Küstenprovinz in ihrem südlichen Hauptteile, östlich vom Ussuri und unteren Amur am japanischen Meere lang hingestreckt zwischen dem 43. und 54.° nördl. Br. (in Europa der Lage von Stettin bis Rom entsprechend) kommt zwar für die Hauptlinie der Bahn auch nicht mehr in Betracht, obwohl in seinem südlichen Hafen von Wladiwostock der erste Spatenstich vor 10 Jahren geschah. Allein für die Machtstellung Rußlands wird es doch von Bedeutung sein, daß der Hafen von Wladiwostock (Beherrscher des Ostens) der Ausgangspunkt zweier Bahnen wird, von denen die eine nordwärts an den Amur nach Chabarowsk, die andere westwärts die Hauptlinie in der Mandschurei bei Charbin erreicht.

Um eine Erschließung der Provinz selbst durch die Bahnen dreht sich die Hauptfrage zunächst nicht. Obwohl das Land lang an der See hingelagert ist, öffnet es sich doch nicht dem Seeverkehr. Es giebt auf der ganzen Welt wohl keine so lange Gebirgsküste, die sich so starr und fast völlig hafenlos, vor der See so verschlösse, als diese. Und dabei mißt der höchste Berg kaum 1100 m und die Pässe liegen in einer Höhe von nur 360 bis 730 m. Aber die Seeseite ist beständig von dicken Nebeln umlagert, rauh, unfreundlich; die Landseite dagegen des Gebirges trockner, wärmer. Das offnere Binnenland ist rein kontinental. Die mittlere Temperatur beträgt in Wladiwostock 4,5° C., die mittlere Wintertemperatur aber immer noch — 12° C., dagegen die Sommertemperatur 18° C. Da nun

Digitized by Google

der Unterschied zwischen dem heißesten und kältesten Monat immerhin 37° C. beträgt, so kann man das Klima von Wladiwostock, obwohl es an der See liegt, als kontinental bezeichnen. In Chabarowsk am Amur ist die mittlere Temperatur nur 0° C., die Wintertemperatur sinkt auf —22° C., die des Sommers steigt auf 19° C. Also sind hier die Gegensätze noch weit mehr ausgeprägt. Aber der Sommer ist für den Landbau warm genug; auch fällt im Sommer Regen genug, nämlich 31 cm. Der Hafen von Wladiwostock wird aber im Winter höchstens für $1^1/_2$ bis 2 Monate durch Eis versperrt. Das Thal des Ussuri ist aber trotz des Abschlusses von der See feucht, nebelreich und der Anbau infolgedessen schwierig. Der Boden ist mit Wald und Sumpf bedeckt. Die Bevölkerung zählt 220 000 Einwohner. Davon leben 20000 in Wladiwostock. Obwohl erst 1860 gegründet, hat sich der Ort rasch als Kriegshafen und Anfang der Eisenbahn seit 10 Jahren entwickelt und vertritt die Provinz mehr als der Regierungssitz Chabarowsk. Sonst ist das Küstenland sehr gering bewohnt, nämlich 0,2 Einwohner auf 1 qkm.

Wir haben nun endlich noch ein Gebiet zu betrachten, daß zwar von der großen Eisenbahn durchzogen wird, aber noch nicht russisch ist: die Mandschurei. Dieses Land erstreckt sich vom Amur südwärts bis zum Gelben Meere und schmiegt sich in einem nach Osten geöffneten Bogen an die Amurprovinz, die Küstenprovinz und Korea an. Zwar bietet sich scheinbar als westliche Naturgrenze das große Chingangebirge dar, das die Mongolei von der Mandschurei zu trennen scheint. Allein das Gebirge steigt von der Westseite so allmählich an, daß man mit Wagen ohne besondere Schwierigkeit hinüberfahren kann. Und so sind auch die wandernden Mongolen hinübergezogen in die östliche Gobi, die sich bis zum Sungari, dem

Digitized by Google

Hauptfluß der Mandschurei erstreckt. Man schätzt die Größe der Mandschurei auf 9420 qmyr und ihre Einwohnerzahl auf $7^1/_2$ Millionen. Möglicherweise ist diese Zahl noch zu gering geschätzt. Aber auch so übersteigt diese Volksmenge bei weitem die Gesamtbevölkerung aller russisch-asiatischen Landschaften, die ich bisher erwähnt habe ($5^3/_4$ Millionen). Eine Eisenbahn durch ein so volkreiches Land bietet für den Bahnbau und für die Rentabilität der Bahn ganz andere Vorteile, als in den anderen Gebieten. Dazu führt die Bahnlinie aus dem polaren Norden südwärts vor die Hauptthore des chinesischen Reiches und endigt in dem prächtigen Hafen von Port Arthur, den die Russen sich, pachtweise, vor drei Jahren von China haben abtreten lassen. Daß die Linie aus Transbaikalien hierher auch eine Strecke durch die Mongolei führt, fällt weiter nicht ins Gewicht.

Der chinesische Krieg des vorigen Jahres gab den Russen die erwünschte Veranlassung, die Mandschurei zu besetzen und ihre Bahn unter den Schutz der Waffen zu stellen. De jure ist das Land noch chinesisch, aber de facto russisch. Und Rußland wird schwerlich zurückgehen; denn die dadurch gewonnene Machtstellung ist zu bedeutend, als daß es freiwillig verzichten sollte. Gegen das Schmollen und Grollen der englischen Presse antwortete die russische:

„Die Besetzung der Mandschurei war in jeder Beziehung bedingungslos und vollständig, und sie war das Ergebnis eines in aller Form geführten Krieges, an dem keine anderen Truppen als nur diejenigen Rußlands und Chinas beteiligt waren. Rußland hatte ihn gegen seinen Willen zu führen ... Wir haben die Mandschurei erobert und werden dort bleiben, so lange es uns beliebt.“ Daß diese Worte ganz den Absichten der Regierung entsprechen, ist klar; denn sie hat das Besatzungs-

Digitized by Google

heer in der Mandschurei bereits auf 100000 Mann gebracht und läßt Kasernen bauen, die bis zum Winter fertig werden sollen. Bis dahin sollte auch die Eisenbahn in der Mandschurei fertig sein; und die nördlich des Amur in Sibirien befindlichen Truppen, etwa 50000 Mann, können jeden Augenblick zur Verstärkung herangezogen werden (M. A. Z. 21. Aug. 1901).

Ich werde daher auch dies Gebiet in allgemeinen Zügen schildern, soweit wir eine Kenntnis des Landes besitzen.

Die Mandschurei bildet ähnlich wie Transbaikalien ein Übergangsgebiet, aber mit dem Unterschiede, daß ein Teil des Landes sich nach Süden entwässert, Transbaikalien aber nach Norden. So stellen diese beiden Landstriche zusammen den natürlichen Übergang von Sibirien zum Gelben Meere dar; und die Mandschurei insbesondere muß für eine Eisenbahn außerordentlich günstig erscheinen.

Das Land gehört größtenteils zum Amurgebiet, der Südwesten aber zum Liau-ho, der ins Gelbe Meer fließt.

Rings an den Rändern des Landes erheben sich Mittelgebirge, die in der Mitte das Thalbecken am Sungari umschließen. Der ganze Süden und Osten ist mit Gebirgen erfüllt, deren Gipfel und Abhänge mit dichtem Wald bedeckt sind. Das Land ist wasserreich und stellenweise auch mit Sümpfen bedeckt. Eine wirkliche Alluvialebene findet sich nur im Süden am Liau-ho und bei Kirin am Sungari. Das Klima ist streng kontinental. James, der 1885 die letzte bedeutende Reise durch das Land machte (P. R. G. Soc. 1887. vol. XI) giebt als höchste beobachtete Temperatur 20° C. und als niedrigste — 45° C. an; aber trotzdem lobt er das Klima als sehr gesund. Die südliche am Meere gelegene Provinz ist gut angebaut und erzeugt dieselben Produkte wie Nordchina. Es ist dichtbewohntes chinesisches Kolonialland, während die

Digitized by Google

beiden nördlicheren Provinzen erst 1644 politisch mit China vereinigt wurden. Sie sind, abgesehen von der Ebene um Kirin, weniger angebaut. Das hat aber nur teilweise seinen Grund in der Steppennatur des Landes, teilweise hingegen darin, daß den Chinesen vor 1820 überhaupt untersagt war, sich in den nördlichen Distrikten niederzulassen; denn man benutzte jene Landschaften gewissermaßen als ein chinesisches Sibirien und schickte Deportierte hierher, die aber bei mangelnder Überwachung sich davon machten und als Landstreicher und Räuber das Land unsicher machten.

Erst seit etwa 1860 war die Einwanderung gestattet; nun wuchs die Bevölkerung rascher; aber immer noch nicht wie in einem völlig freien Lande. Als Grenzgebiete der russischen Amur- und Küstenprovinz und als Verbannungsgebiet verlangten die Länder eine straffere Verwaltung, und so waren auch hier, wie im benachbarten russischen Besitz, Militärgouverneure eingesetzt.

Die eingeborene Bevölkerung der Mandschu ist nach Lebensweise und Sprache ganz im chinesischen Volk aufgegangen.

So trägt denn das Land chinesisches Gepräge bis auf den nördlichen Teil, wo Tungusen nomadisieren.

Das Land ist vielfach von Straßen und Wegen nach chinesischer Art durchzogen und zählt auch mehrere Großstädte.

Vor allem wichtig ist aber für Rußland der Kriegshafen von Port Arthur und nicht weit davon der Handelshafen Talienwan, wo die von Sibirien herkommende Eisenbahn endigen soll und wo eine neue Hafenstadt Dalnii benannt ist.

Wenn man nun kurz noch einmal die geschilderten asiatischen Landschaften nach ihrem Werte prüft, dann muß man gestehen, daß sie alle einer bedeutenden Entwickelung fähig sind und daß namentlich für Ackerbau und Viehzucht große Gebiete erschlossen

Digitized by Google

werden können, vorausgesetzt, daß Schienenwege ihnen auch entfernte Absatzländer zugänglich machen. Um den Landeserzeugnissen einen befriedigenden Absatz zu verschaffen, genügte der sibirische Trakt nicht; andere brauchbare Fahrstraßen gab's und giebt's in Sibirien noch wenig. Aber auch die Transportkosten waren viel zu groß, außerdem schwankend: im Sommer bei aufgeweichtem Boden mal so hoch als im Winter bei dauerndem Frost. Auch waren die Frachten viel zu lange unterwegs. Hier konnte also nur eine Eisenbahn helfend eingreifen. Aber wenn es sich um einen Bahnbau von Tausenden von Kilometern und um Kosten von mindestens 2 Milliarden Mark handelt; dann ist es wohl Pflicht des Staates — und sei er der reichste — sich die Sache wohl zu überlegen.

III.

Es mußten noch andere Gründe hinzukommen, um den Bau der Bahn aus staatswirtschaftlichen Gründen dringend zu empfehlen. Dahin gehört 1. die rasche Zunahme der russischen Bevölkerung in Europa, deren jährlichen Zuwachs man auf anderthalb Millionen Seelen schätzt. Rußland ist heute noch ganz vorwiegend ein Ackerbau treibender Staat, und in diesem hat die Verdichtung der Bevölkerung eher eine Grenze als in einem Industriestaat. Dazu kommen aber sehr bedenkliche wirtschaftliche Mißstände. Der Boden ist in vielen Gegenden bereits ausgesogen. Hungersnöte haben das Landvolk an den Bettelstab und zur Verzweiflung gebracht.

Der Staat kann helfen, und er muß um seiner selbst willen helfen, indem er die Auswanderung nach Sibirien regelt.

Neben Ackerbau und Viehzucht kann auch der ungeheure Fischreichtum der sibirischen Gewässer mehr ausgebeutet werden; ebenso ist der mannigfache Reichtum an Metallen und edlen

Digitized by Google

Steinen noch lange nicht genug verwertet. Und da auch an manchen Stellen nutzbare Kohlenlager sich finden, so ist damit nicht nur ein sehr wichtiges Förderungsmittel für Eisenbahnbetrieb nachgewiesen, sondern zugleich in Zukunft die Möglichkeit einer einheimischen Industrie geboten, die wenigstens den Bedarf des Landes deckt.

Alle diese Gründe betreffen nur innere Fragen Rußlands, man kann sie als nationale bezeichnen. Daneben tritt aber noch die internationale Bedeutung einer Bahn hervor, die nach ihrer Vollendung die ganze Breite der alten Welt durchschneidet. Durch diese Bahn wird Rußland ein pazifischer Staat, d. h. sein Einfluß auf alle Ereignisse im Bereich des Großen Ozeans steht plötzlich neben den Staaten Japan, China und nordamerikanische Union, sowie, nach seiner maritimen und merkantilen Stellung, England. Rußland hat hier das einzige offene Meer gewonnen, das die Küsten seines weiten Reiches bespült. Da es aber, Japan gegenüber, in China selbst Fuß gefaßt hat, so bietet die Bahn eine schnellere Verbindung mit den produktenreichen Gebieten des Ostens und tritt für Personen- und Warenverkehr in Wettbewerb mit den Weltstraßen durch den Suezkanal oder den transversalen Bahnen in Nordamerika.

Es sind also, wenn die Vollendung der sibirischen Bahn gesichert ist, mächtige Faktoren vorhanden, das großartige Werk in Angriff zu nehmen.

So wurde denn der Bahnbau im Mai 1891 begonnen und im Dezember 1892 ein besonderes Komitee dafür errichtet, das als die Oberbehörde für den Bau unter dem Präsidium des Kaisers steht. Die Mitglieder dieses Komitees sind die Minister des Innern, der Landwirtschaft und der Domänen, der Finanzen, der Verkehrswege, des Kriegs und der Marine,

Digitized by Google

ferner der Reichskontrolleur und mehrere Staatssekretäre. Für die unmittelbare Leitung des Baues wurde beim Ministerium der Verkehrswege eine besondere Verwaltung eingesetzt und ebenso beim Ministerium des Innern eine Behörde für die Überwachung der nach Sibirien übersiedelnden Russen.

Für den Anfang am Großen Ozean nahm man Wladiwostock, obwohl der von da aus vollendete Strang nach Chabarowsk später nur als eine Zweiglinie angesehen werden kann.

Von europäischer Seite boten sich zwar zwei Eisenbahnlinien an, die schon bis an die asiatische Grenze reichten, nämlich im Norden die Linie von Perm nach Tjumen, im Süden die von Samara an der Wolga nach Orenburg. Allein nach sorglicher Erwägung eignete sich keine derselben zur Anknüpfung der sibirischen Bahn. Denn die nördliche hätte weiterhin durch unbewohntes Waldgebiet führen müssen und die südliche neben einem bedeutenden Umwege auch als Gebirgsbahn durch den Ural erheblich höhere Kosten verursacht. Man entschloß sich also zu einer dritten neuen Linie, die sich von Samara aus über Slatoust nach Tscheljabinsk hineinschob.

Tscheljabinsk wurde auf sibirischer Seite der Anfangspunkt; der Ort liegt in 238 m Höhe zwar östlich vom Uralgebirge, aber nach der politischen Einteilung im Gouvernement Orenburg, das zu Europa gerechnet wird.

Von Tscheljabinsk sollte nach dem ursprünglichen Plane die Bahn in 6 Abteilungen zerlegt werden:

1. Westsibirische Bahn von Tscheljabinsk bis Tomsk am Ob: 1655 km
2. Mittelsibirische Bahn von Tomsk bis Irkutsk: 1793 „
3. Baikalbahn von Irkutsk bis Myssowskaja (Myssowaja). 312 „

Digitized by Google

4. Transbaikalbahn von Myssowskaja bis Strjetensk: 1127 km
5. Amurbahn von Strjetensk bis Chabarowsk: 2147 „
6. Ussuribahn von Chabarowsk bis Wladiwostock: 768 „

7.802 „

Die Bahn war also noch bedeutend länger als die kanadische Bahn von Halifax bis Vancouver mit rund 6000 km, und die erste pazifische Bahn Nordamerikas von New York nach San Franzisko mit 5400 km.

Aber dieser erste Entwurf wurde später für die östliche Hälfte jenseit des Baikal wesentlich abgeändert. Die Amurbahn wurde ganz aufgegeben, teils weil sie die Linie wesentlich verlängerte, teils wegen bedeutender Schwierigkeiten im Gelände, teils weil für die Entwickelung des Amurlandes zunächst eine regelmäßige Schiffahrt auf dem Strom vollkommen genügte. Doch wurde der Amur von Chabarowsk aus mit dem Hafen von Wladiwostock in Verbindung gesetzt, da die Mündung des Stromes jährlich zu lange Zeit vom Eise versperrt ist, wodurch der Handel gehemmt wird.

Die wichtigste Änderung lag nun darin, daß man zwar die Transbaikalbahn bis Strjetensk fortführte, wo die Schiffahrt auf der Schilka bis zum Amur ungehemmt ist, daß man aber die Strecke von Tschita bis Strjetensk als eine Zweigbahn behandelte und von Tschita oder genauer von Kaidalowo unterhalb Tschita die Hauptlinie nach Südosten durch die Mandschurei geradeswegs auf Wladiwostock leitete.

Das hatte den großen Vorzug einer Abkürzung des Weges und ging durch bewohntere Landstriche.

Digitized by Google

Aber diese Linie führte durch chinesisches Gebiet und bedurfte daher der Genehmigung des Kaisers von China.

Für die Gewinnung einer solchen Genehmigung waren die Zeitumstände günstig, oder — vielleicht treffender gesagt — die Russen warteten auf eine günstige Gelegenheit.

Und diese bot sich nach dem für China unglücklichen Kriege mit Japan. Zwar wurde der Frieden am 17. April 1895 dahin geschlossen, daß China die wichtige Halbinsel Liautung, an deren Südende Port Arthur liegt, an Japan abtreten sollte. Allein da Deutschland, Rußland und Frankreich dagegen Einsprache erhoben, weil keine dieser Mächte wünschte, daß sich die Japaner am Gelben Meere festsetzten, so gab Japan am 5. Mai gegen eine Erhöhung der Kriegskosten das Land wieder heraus.

Rußland hatte dem Nachbarstaate China damit einen bedeutenden Dienst erwiesen; also mußte China auch wieder erkenntlich sein. Die Gelegenheit bot sich bei dem beabsichtigten Bahnbau.

Die Bahn selbst schien zunächst für China keinerlei Gefahr oder Bedenken zu haben, denn sie lief in einer Entfernung von 1000 km Luftlinie an Peking vorbei. Im Herbst 1896 kam nun der Vertrag zwischen Rußland und China bezüglich der Bahn zu stande. Für die „chinesische Ostbahn", wie sie genannt wurde, und deren Länge zu 1000—2000 km berechnet wurde, wurde auch eine russisch-chinesische Bank gegründet, nominell mit einem Aktienkapital von 5 Mill. Rubel, während die Kosten des Baues auf 190 Mill. Rubel veranschlagt wurden. Nur Russen und Chinesen durften Aktionäre sein. Die Leitung des Baues lag ganz in russischen Händen und daß der russische Staat im Hintergrunde der Bank stand, versteht sich von selbst.

Digitized by Google

Vom Tage der Betriebseröffnung an sollte die Konzession 80 Jahre dauern. Dann fiel die Bahn mit allem Zubehör an China; aber schon nach 36 Jahren sollte China das Recht haben, sie anzukaufen.

Von einer südlichen Abzweigung nach dem Gelben Meere war zunächst noch nicht die Rede.

Diese Bahn tauchte 1898 auf. Es ist dasselbe Jahr, in dem es, nachdem Deutschland sich bereits vorher (14. Nov. 1897) in Kiautschou festgesetzt hatte, auch den andern Mächten: Rußland, England und Frankreich, deren Interessen in Ostasien besonders stark sind, gelang, sogenannte „Pachtgebiete" zu erwerben. Rußland erwarb am 7. März 1898 Port Arthur, also denselben Hafen, den drei Jahre vorher Japan hatte wieder ausliefern müssen. Europäische Ingenieure hatten mit chinesischem Gelde den Hafen zu einer starken Festung umgeschaffen, er war also vorzüglich geeignet, den Ausgang einer großen Bahnlinie ans Meer zu decken, der man den unschuldigen Namen südmandschurische Zweigbahn gab, obwohl es in Wirklichkeit das Ende des Hauptstranges werden sollte und werden muß.

Verfolgen wir nun kurz die Entwickelung des Bahnbaues, wobei ich technische Erörterungen bei Seite lasse, weil sie mir fremd sind, und wobei ich mich auf die geographische Seite beschränke.

Die erste, die westsibirische Linie führt immer durch ebenes, meist schon angebautes Land und bietet keine Terrainschwierigkeiten. Daher wurde sie schon im Oktober 1896 vollendet.

Die mittelsibirische Bahn vom Ob bis Irkutsk führt anfänglich auch noch durch flaches oder welliges Land, tritt aber schon, ehe der Jenissei erreicht ist, in die nördlichen Ausläufer der südlichen Grenzgebirge und bleibt, von einem Fluß

Digitized by Google

zum andern die Wasserscheiden überschneidend, bis Irkutsk im Berglande. Bei größerer Terrainschwierigkeit und Erfordernis von großen Brücken (z. B. über den Jenissei von 960 m Länge) wurde bei dieser Strecke der Kostenanschlag um 100 Mill. Mark überschritten, aber trotzdem war sie schon im Herbst 1898 vollendet. Somit war der für die Kolonisation Sibiriens wichtigste Teil der Bahn fertiggestellt und konnte erprobt werden, ob sich die an den Bau geknüpften Hoffnungen mit der Zeit verwirklichen würden.

Nun folgte aber in der dritten Abteilung, in der Baikalbahn das schwierigste Stück der ganzen Unternehmung.

Von Irkutsk bis zum Baikal steigt in einer Entfernung von 60 km die Bahn um mehr als 100 m, muß dabei aber drei Flüsse überschneiden, die zeitweilig ihr Thal vollständig überschwemmen. Deshalb mußten weithin feste Steindämme aufgeführt werden; oder es war an anderer Stelle ein Tunnel von 3800 m Länge erforderlich. Noch schwieriger gestaltete sich der Bahnbau an den Felsenufern des Baikal.

Daher ist diese Bahn, obwohl sie nur eine Länge von 312 km hat, noch nicht vollendet.

Um aber den Verkehr über den See zu ermöglichen, mußte von Irkutsk eine provisorische Bahn von 68 km im Angarathal an den See gebaut werden und hier am See sollten Reisende und Waren mit Dampfern über den Baikal gebracht werden, der etwa 64 km breit ist (von Dresden nach Döbeln oder Oschatz).

Aber der See ist einen großen Teil des Jahres mit dickem Eise bedeckt. Man versuchte die Überfahrt durch mächtige Eisbrecher zu ermöglichen. Aber vergebens. Die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltung schrieb darüber am 16. Februar 1901 (S. 219):

Digitized by Google

„Es scheint, als ob das Unternehmen, durch große Eisbrecherschiffe ganze Eisenbahnzüge über den Baikal zu setzen, vollständig mißlungen sei. Wegen Beschädigung der Eisbrecher ist dieser Verkehr auf zwei Monate unterbrochen. Als Aushilfe ist ein Weg über das Eis gebaut und für Post, Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Arbeiterabteilungen halten den Weg in brauchbarem Zustande. Größere Eisspalten werden überbrückt."

„Die Eisbrecher wurden in England gebaut, auseinander genommen, dann zur See nach Petersburg geschafft, mit Eisenbahn nach Krasnojarsk und weiter zum Baikal befördert.

Bis zu ihrer Zusammenstellung und Einrichtung am 1. Januar 1901 beliefen sich die Kosten auf 4 Mill. Rubel, dazu die Baukosten der Landungsplätze auf 1840000 Rubel, Mehrausgaben von 365000 Rubel, sowie die Baukosten der Landungsplätze in Myschicha, da der Hafenplatz in Myssowaja (wo die Bahn den See wieder verläßt), nicht zweckentsprechend gebaut war, mit 140000 Rubel. Das giebt eine Gesamtsumme von fast $6^1/_2$ Mill. Rubel, ohne die Kosten der Nachbestellung in England von eingebüßten Eisbrecherteilen."

Und das ganze Geld, wie es scheint, ausgegeben für einen verfehlten Versuch.

Dies nur als Beispiel, wie leicht unerwartete Mehrausgaben erforderlich sind. Daß bei einem Unternehmen, wo der Kostenanschlag um Hunderte von Millionen überschritten wird, finanzielle Schwierigkeiten nicht ausbleiben konnten, war vorauszusehen; allein daraus folgt noch nicht, daß die Vollendung in Frage gestellt werden könnte.

Verfolgen wir nun den Verlauf der transbaikalischen Bahn weiter!

Auf der transbaikalischen Bahn ist von Myssowaja

Digitized by Google

aus zunächst die Selenga in einer Breite von 970 m zu überbrücken und führt weiter nach Tschita die Linie über eine Paßhöhe von 1129 m, d. h. hier über Hochregionen, die ein strengeres Klima haben, als die Alpenpässe in der Schweiz von über 2000 m. Am 14. Juli 1900 wurde diese Bahn dem Verkehr übergeben.

Von Tschita an beginnt die ostchinesische Bahn; sie berührt Zizikar, Charbin und Ninguta und erreicht Wladiwostock, dessen Hafen als Freihafen mit dem 1. Januar 1901 geschlossen ist. Diese Linie ist noch nicht vollendet. Wohl aber ist die Nebenbahn von Wladiwostock nordwärts nach Chabarowsk schon im September 1897 fertig geworden.

Und diese Linie versieht vorläufig allein — allerdings mit einiger Umständlichkeit — den Dienst. Man fährt also von Wladiwostock aus zunächst 768 km nach Chabarowsk auf der Eisenbahn, besteigt hier den Amurdampfer und fährt über 2000 km stromaufwärts bis Strjetensk an der Schilka (= von Hamburg nach Tunis), um dann wieder auf der Eisenbahn seine Reise fortzusetzen.

Für Personen- und Postverkehr kann dieser Weg einstweilen dienen, wenn auch die Stromfahrt die Zeitdauer wesentlich verlängert. Für Güterverkehr in großem Stil ist sie unbrauchbar.

Ebensowenig wie die ostchinesische Bahn ist aber auch die südmandschurische Bahn von Charbin nach Port Arthur fertig gestellt. Nur das südliche Stück von Port Arthur nach Mukden war am 1. Januar 1900 vollendet worden, hat aber entschieden, wie die ganze Strecke, durch die Boxerverwüstungen gelitten.

Die ganze Linie sollte im Mai 1901 eröffnet werden; allein die Boxer haben während des chinesischen Krieges weite

Digitized by Google

Strecken — man spricht von 400 englischen Meilen — der Bahnen in der Mandschurei wieder zerstört, und somit wird diese Bahn vor Ablauf von zwei Jahren schwerlich wieder hergestellt und vollendet sein. Und man versteht nun, warum Rußland eine so bedeutende Truppenmacht noch jetzt dort unterhalten muß, weil die Bahn beständig militärischen Schutzes bedarf. — Es mag hierbei noch erwähnt werden, daß das ganze Eisenbahnmaterial an Wagen, Schienen, Schrauben u. s. w. aus Nordamerika und zumeist aus Pittsburg eingeführt ist.

Die Commercial Gazette von Pittsburg erklärte: Über eine Million Tonnen an Eisenbahnmaterial ging aus unseren Hütten im vorigen Jahre nach Rußland. Man kann sagen, daß in den letzten Jahren jede Woche zwei mit amerikanischer Maschinerie beladene Dampfer von Philadelphia und Baltimore nach Rußland abgegangen sind.

Wenn also gegenwärtig nur durch die Stromfahrt auf dem Amur eine zusammenhängende Reiselinie für die sibirische Bahn ermöglicht ist, so ist gewiß der Ausspruch, den der englische Konsul Bonar in Yokohama schon im März 1901 gethan hat, etwas voreilig, wenn er meint: Die transsibirische Bahn ist soweit fertig, daß es möglich ist, sie mit verhältnismäßiger Behaglichkeit in ihrer ganzen Länge zu bereisen. Es braucht nicht auf den besonderen Unglücksfall hingewiesen zu werden, daß der Generalmajor Keller, der Chef der Ussuribahn, auf dieser Bahn selbst verbrannte. Aber wenn in den 14 Tagen, vom 24. Dezember bis 7. Januar 1901 gemeldet wird von 20 Betriebsstörungen, die durch Bruch der Kuppelung, Wassermangel auf der Lokomotive, notwendige Ausbesserung des Gleises, Betrunkenheit des Zugpersonals, Achsenbruch, Schienenbruch, Brand auf der Lokomotive u. a. entstanden sind,

Digitized by Google

so scheint die gerühmte „Behaglichkeit“ sich doch nicht immer eingestellt zu haben.

Der schlimmste Vorwurf ist aber der, daß man die Bahn überhaupt zu leicht gebaut und zu schwache Schienen genommen hat, daher häufig bei zu starker Belastung Schienenbrüche vorgekommen sind.

Auf weiten Strecken müssen die Schienen ausgewechselt werden, um nach dieser Hinsicht auch den Anforderungen, die an eine Weltbahn gemacht werden müssen, entsprechen zu können.

Aber auch die Zahl der erforderlichen Wagen war nicht auf einmal zu beschaffen.

Ende 1900 betrug die größte Zahl der täglich in jeder Richtung abgelassenen Züge nur 8. Es war eine schwierige Aufgabe, diese Zahl zu erhöhen. Infolge der häufigen Schneestürme ist die Wagenzahl der Personen- und Güterzüge um 15% gegen die für den Winterverkehr geltende Bestandzahl verringert. In Tomsk wurden am 31. Dezember 1900 nach Irkutsk bestimmte Güter verladen, die am 24. August aufgegeben waren (Eisenbahnzeitung vom 16. Febr. 1901).

Immerhin muß betont werden, daß die oberste Leitung bemüht ist, immerfort Verbesserungen eintreten zu lassen.

Im Anfange des Betriebes wurden auf der Strecke von Tscheljabinsk nach Irkutsk monatlich nur zweimal Schnellzüge abgelassen, seit dem Anfange des Jahres 1901 gehen jede Woche Mittwoch und Sonnabend von Moskau und jeden Montag und Freitag von Irkutsk Schnellzüge ab. Jeder Zug hat einen Wagen erster und zwei Wagen zweiter Klasse, einen Speisewagen und einen Gepäckwagen. In jedem Zuge befinden sich 66 Plätze, davon waren durchschnittlich 80% besetzt. Also saßen die Reisenden recht enge (ebenda 12. Januar 1901).

Digitized by Google

Mit diesen Schnellzügen wurden 1898/99 4517 Personen, 1899/1900 5493 Personen befördert. Die gewöhnliche Fahrgeschwindigkeit beträgt nur 37 km in einer Stunde.

Rußland wird zwar noch Jahre lang zu arbeiten haben, bis die sibirische Bahn den Anforderungen einer Weltstraße entspricht, aber trotzdem berechnet man schon, welche Vorteile sie dann bieten wird. Die Reise von Moskau nach Japan in erster Klasse wird, die Verpflegung für 30 Tage eingerechnet, etwas über 800 Mark kosten, während man bei einer Fahrt nach demselben Ziel, sei es durch den Suezkanal oder über Kanada die doppelte Summe braucht. Überdies werden später die Fahrkosten durch Sibirien noch verringert werden.

Spekulative Köpfe weisen auch schon auf den kürzesten Weg hin, um „die Welt zu umjagen". Man wird von Berlin über Moskau, Tscheljabinsk, Wladiwostock, Vancouver, Halifax, Dublin 41 Tage gebrauchen, davon genau die Hälfte ($20^1/_2$ Tag) auf dem Lande und die Hälfte auf dem Wasser.

Gewiß aber ist, daß nach Vollendung der Bahn der ganze chinesisch-japanische Postverkehr durch Sibirien gehen wird.

Fragen wir nun, welche Wirkung die Bahn in ihrem jetzigen Zustande bereits für Rußland gehabt hat.

Der riesig angewachsene Verkehr zeigt sich in folgenden Zahlen:

Verkehr auf der Bahn von Tscheljabinsk nach Irkutsk.

1896:	417000	Personen,	184000	Tonnen	Waren
1897:	600000	„	413000	„	„
1898:	1049000	„	700000	„	„
1899:	1075000*)	„	657000	„	„

*) Dresdener Straßenbahn im August 1901 auf der Linie Altmarkt Laubegast 1010000 Personen.

Digitized by Google

Aus dem europäiſchen Rußland wanderten nach Sibirien:

1893:	65000	Perſonen
1894:	76000	„
1895:	109000	„
1896:	203000	„
1897:	87000	„
1898:	206000	„
1899:	225000	„

1899 kehrten über 38000 Anſiedler wieder nach Rußland zurück.

Dieſer Rückgang in der Einwanderung 1897 erfolgte, weil die Regierung vor übereilter Einwanderung gewarnt hatte. Billige Volksſchriften zur Belehrung für die Koloniſten wurden in Hunderttauſenden von Exemplaren verbreitet.

Es wurde den Anſiedlern zur Pflicht gemacht, wenn ſich eine Gruppe ſolcher Leute zuſammengefunden hatte, vorher einen Bevollmächtigten nach Sibirien zu ſchicken, um das gewünſchte Land zu beſichtigen.

Die Regierung verlangte auch Nachweis von Mitteln, damit nicht gänzlich Mittelloſe ſich zur Auswanderung drängten.

In Tſcheljabinsk wurden alle Perſonen ärztlich unterſucht und Infektionskranke zurückgehalten. Die Unterſuchung wurde beim Verlaſſen der Bahn wiederholt. Die Regierung ſchaffte unentgeltlich ärztliche Hilfe, ließ eine Reihe von Raſtorten mit heizbaren Baracken, mit Garküchen, Krankenhäuſern u. ſ. w. einrichten.

Aber als 1898 die Hungersnot im innern Rußland ſich in ihrer gräßlichſten Geſtalt zeigte und die Landbevölkerung zum Verlaſſen der gewohnten Scholle ſcharenweiſe drängte, konnte die Regierung ihre wohlgemeinten Anordnungen nicht aufrecht erhalten.

Digitized by Google

„Aber die beſſeren Landſtrecken waren vergeben, man mußte minder guten Boden beſiedeln, wo bisher noch keine Koloniſation ſtattgefunden hatte. Die Einwanderer konnten von ihren Nachbarn nicht unterwieſen werden, weil's keine Nachbarn gab. Man mußte die Behandlung des Bodens erſt lernen; dazu gehören Betriebsmittel. Wer ſie nicht hatte, verſuchte ſein Glück anderswo, wechſelte den Wohnſitz und kehrte gar in die Heimat zurück.

Es konnte für die Bahn ſogar gefährlich werden, wenn größere Scharen von Einwanderern zu vagierenden Proletariern herabſanken und die große Zahl der bettelnden Vagabunden vermehrte." (A. Z. 24. März 1901.)

Die Regierung ließ es ſich ferner angelegen ſein, Landſtriche, die in ihrem Naturzuſtande für Anſiedlung unbrauchbar waren, durch künſtliche Anlagen zu verbeſſern, ſo die trockene Steppe von Iſchim, Nebenfluß des Irtyſch, und die zu feuchte Barabaſteppe zwiſchen Irtyſch und Ob. Denn nachdem die Ländereien längs der Bahn vergeben waren, breitete ſich die Anſiedlung einerſeits nach Norden ins Waldgebiet, andererſeits nach Süden in die von der Bahn entfernteren Steppen aus. In der Iſchimſchen Steppe ließ die Regierung gegen 1000 Brunnen graben, in der Barabaſteppe wurden Entwäſſerungskanäle in der Länge von 700 km gezogen.

Auf ſolche Weiſe ſind in neueſter Zeit über 55000 qkm Land bereits von Anſiedlern eingenommen.

Und die Zahl der Einwanderer wird natürlich noch wachſen, je weiter die Eiſenbahn vordringt und neues brauchbares Land erſchließt.

Im Gütertransport, den die Bahn ſchon beſorgt, wird man vor allem den raſchen Wandel bemerken, den der ſibiriſche Verkehr durch die Eiſenbahn gewonnen hat.

Digitized by Google

„An Stelle der vielen alten Messen sind ständige Warenlager getreten. Mehrere Moskauer Firmen haben bereits in den größeren Städten, die im Bereich der Bahn liegen, Zweigniederlassungen gegründet. Viele sibirische Kaufleute sind jetzt durch Agenten in der russischen Handelshauptstadt vertreten und die Monopolstellung, die unter der Jahrmarktverfassung einige Großhändler für den Fernabsatz sich errungen und ausgenutzt haben, ist gebrochen, da der schnellere Warenumsatz auch geringere Kapitalien zur Geltung kommen läßt (Wiedenfeld, Sibir. Eisenbahn 129).

Somit wird auch die größte sibirische Messe, die seit 1643 in Irbit besteht, ihre Bedeutung verlieren. Schon 1899 erschienen mehrere große sibirische Firmen nicht mehr, weil sie direkt mit Moskau verkehrten.

Von den Erzeugnissen der Landwirtschaft in Westsibirien kommt Getreide zuerst in Frage. Die Ausführung wird zum Teil nach Ostsibirien gehen, wo häufiger Mißernten vorkommen als in Westsibirien; dann aber auch nach Rußland. Aber wegen der langen Landreise des Getreides kann Sibirien nicht mit Amerika und Argentinien wetteifern.

Doch sind schon einmal 1898 240 Wagen sibirischer Weizen direkt nach Schlesien gegangen. Aber bis jetzt sind die Mengen des ausgeführten Getreides noch gering: 1898 nur 332000 t, während das europäische Rußland 10 Millionen t ausführt.

Gegenwärtig ist dem Werte nach der Viehtransport noch größer als die Getreideausfuhr. Seit dem Sommer 1899 wird wöchentlich auch ein besonderer Butterzug abgelassen, der in 10 Tagen vom Ob nach Reval fährt mit 20—25 Kühlwagen. Die Butter geht nach Deutschland und Dänemark. Der Wert betrug 1897 schon 9 Mill. Mark. (Wiedenfeld.)

Digitized by Google

Weiterhin kommen in Frage Metalle, namentlich Gold, denn Sibirien liefert $^2/_3$ der ganzen russischen Gewinnung.

Weniger wichtig wird oder ist bereits der Pelzhandel. Seitdem die Jagd frei gegeben, hat die Zahl der erlegten Pelztiere ganz gewaltig abgenommen:

Felle	1836	1889
Zobel	18000	106
Hermelin	45000	12778
Eichhörnchen	615000	83075

(Peterm. Mittl. 1897. 269.)

Aber von Westen her macht sich auch bereits der Einfluß geltend, den in Handel und Industrie fremdes Kapital ausübt. Nicht bloß, daß z. B. Warschauer Fabrikanten in Omsk, Petropawlowsk und Tomsk Niederlagen ihrer Produkte einrichten oder daß schon im Sommer 1897 1000 Pflüge deutscher Fabrik in Omsk verkauft wurden: im Ural ging die Hälfte der Platinbergwerke, wohl der größte Schatz des Urals, an ausländische Kapitalisten über.

Und als darüber bei den Russen großer Lärm und Eifersucht erregt wurde, mußte Professor Janshul seine Landsleute darauf hinweisen, daß von jeher Ausländer die Lehrmeister in der russischen Industrie gewesen seien, daß die russischen Eisenbahnen mit ausländischen Kapitalien gebaut seien. Nur auf diese Weise, sagt er, bedeckte sich Rußland — gut oder schlecht — aber verhältnismäßig schnell mit Verkehrswegen, die vollkommener und zivilisierter sind, als die von den Bastschuhen der Bauern eingetretenen Wege der alten Zeit. Nach amerikanischen Berichten sind 1896/97 ausländische Kapitalien von 40 Mill. Dollar nach Rußland geflossen. Ohne diese Hilfe lägen die Schätze noch lange im Schoße der Erde tot, während sie jetzt Rußland bereichern.

Digitized by Google

Aber mit weiterer Zunahme des Verkehrs ist natürlich der einzige Ausgang der sibirischen Bahn nach Westen, von Tscheljabinsk nach Samara, gar nicht imstande, die aufgegebenen Frachten alle zu befördern. Die russische Regierung hat daher beschlossen, noch zwei neue Abzugsstraßen nach Rußland durch Bau von Eisenbahnen zu schaffen. Danach soll die von Tscheljabinsk nordwärts über Jekaterinburg nach Perm laufende Linie weiter über Wjatka und Wologda nach Petersburg geführt werden und außerdem von Tscheljabinsk nach Nordwesten die Linie Kasan—Moskau eingelegt werden, so daß dann drei Strahlen von der Hauptlinie ins Innere von Rußland führen.

So sind also die Wirkungen der sibirischen Bahn nach und von Westen. Anders liegen die Verhältnisse am östlichen Ende der Bahn, in Wladiwostock und im Amurgebiet. Wladiwostock ist der Mittelpunkt des Verkehrs, Messen und Märkte wie in Westsibirien gab es hier nicht, der Kaufmann hat seinen festen Wohnsitz. Aber von Wladiwostock reichen die Handelsbeziehungen bis Irkutsk.

Nach Wiedenfeld (S. 129) ist das erste und größte Handelshaus in Wladiwostock die Hamburger Firma Kunst und Albers.

Wladiwostock hat vorwiegend Einfuhrhandel, denn die Eisenbahn liefert die Waren nach Chabarowsk am Amur für den dritten Teil des Preises, den die See- und Flußfracht kostet.

Aber hier im Osten ist weder die Bahn von Wladiwostock westwärts noch von Port Arthur nordwärts durch die Mandschurei, zur Vollendung gebracht; daher hier im Osten die unmittelbaren Wirkungen der Eisenbahn noch wesentlich geringer sind.

Indes wird die Vollendung nicht mehr lange auf sich

Digitized by Google

warten lassen und ist dann gleichfalls die Baikalringbahn fertig und damit das große Unternehmen vollendet, dann wird sich ein gewaltiger Umschwung in der politischen und merkantilen Machtstellung Rußlands klar zeigen.

Sibirien wird dann erst ein engverbundener Teil des großen Reiches, und auch die Mandschurei wird trotz seiner großen chinesischen Bevölkerung, von zwei Eisenbahnen förmlich umklammert, so gut wie die andern ostasiatischen Gebiete eine russische Provinz und Rußlands Machtsphäre bis ins chinesische Reich hineingetragen. Wenn schon bei unvollkommener Bahn Rußland imstande war, nach Ausbruch des chinesischen Kriegs in kurzer Zeit eine Armee von 68000 Mann mit 17600 Pferden und 3200 Fuhrwerken nach dem Osten zu senden, so wird später die Machtentwicklung noch viel rascher vor sich gehen und Rußland alle anderen europäischen Mächte in dieser Beziehung weit hinter sich lassen.

Dann wird aber auch der Weltverkehr in seinen Bahnen den Einfluß der neuen Weltstraße verspüren.

Schon im Jahre 1896 stellte die „Allg. Zeitung" (15. Nov.) folgendes Prognostikon für die zukünftigen Leistungen der sibirischen Bahn auf:

Das ganze anglo-indisch-australische Felleisen wird diesen neuen Weg gehen. 1883 betrug dasselbe schon 842448 kg Postsachen. Die britische Post zahlte 1885 an die Regierungen von Frankreich und Italien für die wöchentlichen Postbeutel Calais-Brindisi 1400000 Frcs. oder 2 Frcs. für das Kilo Briefe und 25 Cts. für das Kilo Drucksachen.

Zur Interessensphäre der sibirischen Bahn gehört alles Land östlich vom 80. Grad östl. v. Gr., also Japan, China, Annam, Siam u. s. w.

Etwas bescheidener und vorsichtiger berechnet Wiedenfeld

Digitized by Google

den Intereſſenbereich der Bahn in Oſtaſien; aber er zieht doch auch den ganzen japaniſchen und chineſiſchen Verkehr dahin und meint, die Grenze der Land- und Waſſerſtraßen werde etwa in Hongkong liegen und zwar dergeſtalt, daß alle Länder ſüdlich von Hongkong wie bisher die Verbindung mit Europa durch den Suezkanal, nördlich dagegen durch Sibirien aufſuchen würden.

Vor allem Thee und Seide, die zum Teil in der letzten Zeit ſtatt über Suez über Kanada nach Europa kamen, werden ihren Weg durch Sibirien nehmen. Und beſonders wird in Oſtaſien auch das rührige Volk Japans die neuen Vorteile wahrnehmen. Wie es ſich wirtſchaftlich immer mehr ſelbſtändig macht und ſelbſt europäiſchen Wettbewerb aus dem Felde ſchlägt, ſo finden ſich jetzt ſchon japaniſche Kohlen und japaniſche Zündhölzchen von Ceylon bis Wladiwoſtock, und trinkt man in den Häfen des Stillen Ozeans nur japaniſche Biere. Nicht bloß in China nimmt die Zahl der japaniſchen Kaufleute überhand; in Korea haben ſie jeden fremden Wettbewerb verdrängt. Sogar auf den deutſchen Karolinen beherrſchen ſie den Handel. Und haben ſie erſt, was jetzt ihr Plan iſt, chineſiſch-japaniſche Handelsgeſellſchaften gegründet und erfreuen ſich dabei der Gunſt ſowohl der Bevölkerung als der chineſiſchen Behörden, dann ſind ſie die einzigen Aſiaten, deren Thätigkeit auf der ſibiriſchen Bahn nicht zu unterſchätzen ſein wird und in dem Maße vielleicht ſelbſt von den Ruſſen nicht erwartet iſt.

Aber die Folgen ſind zunächſt nicht zu erwarten, ſolange der Bahnbau durch Sibirien nicht zum Abſchluß gekommen iſt. Denn die Vollendung der Bahn hängt auch von den zu beſchaffenden Mitteln ab.

Von 1891—98 (Ende) beliefen ſich die ruſſiſchen Staatsanleihen im ganzen auf beinahe 8000 Mill. Mark,

Digitized by Google

während 1899 die gesamte russische Staatsschuld sich auf 13000 Mill. Mark belief; wofür 617 Mill. Mark Zinsen alljährlich aufzubringen sind, d. h. $^1/_3$ des Staatsbudgets. —

Ohne Anleihen kein Eisenbahnbau.

„Von dem Erfolge der Anleiheversuche hängt die Zukunft des sibirischen Bahnbaues ab. Zur Zeit giebt es dafür überhaupt kein Geld mehr. Statt der 189 Mill. Frcs. (150 Mill. Mark), die zu diesem Zwecke im vorigen Jahre bestimmt waren, konnten trotz der steigenden Anforderungen nur 22 Mill. Mark ausgeworfen werden. Denn der chinesische Krieg kostete 135 Mill. Mark, die schrecklichen Hungersnöte in 17 Gouvernements, noch schlimmer als 1891/2, forderten Abhilfe. — (A. Z. 29. Sept. 1901).

Statt daß schon im verflossenem Monat Mai die mandschurische Bahn eröffnet werden sollte, spricht und hofft man, in 2 Jahren so weit zu sein.

Johannes Wilda (Von Hongkong nach Moskau. Altenburg 1902, S. 306) fällt folgendes Urteil: „Die sibirische Bahn wird Folgen zeitigen, die tief einschneidend auf ganz Europa zurückwirken werden; aber diese liegen noch in beträchtlicher Ferne. Eine geschickte Reklame, die leicht ihre Zugänge in die gutgläubige europäische Presse findet, bemüht sich, die Bahn schon jetzt als einen ernstlichen Mitbewerber gegenüber dem Seeweg, als eine Lust für vergnügte Touristen und einen strategischen Faktor ersten Ranges auszumalen. So weit ist es noch lange nicht!" . . . Die Russen selbst, und zwar in den verschiedensten Orten, machten keinen Hehl daraus, daß der Unterbau vielfach ganz ungenügend sei, einesteils wegen der überschnellen Fertigstellung, andernteils der bedeutenden Unterschleife wegen."

Vor dem Jahre 1907 erwartet man die Vollendung der

Digitized by Google

ganzen Bahn kaum. Dann werden aber nicht bloß die zu leichten Schienen der Bahn ausgewechselt und der Unterbau fest gegründet sein, um eine größere Fahrgeschwindigkeit zu gestatten, dann wird sicher auch die Baikalbahn fertig dastehen. Dann erst läßt sich bestimmt auch die Zeitdauer einer Fahrt durch Sibirien genau angeben, dann erst werden auch alle kaufmännischen Berechnungen auf festen Unterlagen beruhen.

Dann werden aber vielleicht noch andere Wirkungen dieses staunenswerten Unternehmens zu Tage treten, die heute noch nicht genügend gewürdigt sind.

Einen maßgebenden gewaltigen Einfluß auf den Weltverkehr wird also die sibirische Bahn ausüben, aber es werden darüber noch einige Jahre vergehen.

Druck von Pöschel & Trepte in Leipzig.

Digitized by Google